

**N:o 174.**

*Af herr K. Staaff, i anledning af Kongl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ersättning för skada till följd af olycksfall i arbete m. m.*

I Kongl. Maj:ts proposition n:o 24 till innevarande års Riksdag föreslås i samband med införande af en allmän lagstiftning om arbetsgifvares skyldighet att utgifva ersättning för olycksfall i arbete uti vissa farliga yrken, upphäfvande af bestämmelserna i lagen angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift den 12 mars 1886, i hvad de afse skyldighet för jernvägs-egare eller innehafvare att utgifva ersättning, då i följd af jernvägs drift »arbetare eller arbetsförman», som är stadd i jernvägens tjänst eller arbete, under förrättande deraf varder dödad eller skadad.

Vid läsning af detta föreslagna stadgande skulle man i första rummet vilja tolka det så, att allenast tillfälliga arbetare afses, men ingalunda den egentliga jernvägspersonalen, d. v. s. jernvägsbetjente vid statens jernvägar och dem motsvarande personal vid enskilda jernvägar.

Det har emellertid från säkraste håll inhemtats, att meningen med kongl. propositionen så långt ifrån är den, som jag nu i enlighet med det allmänna språkbruket antydt, att tvärtom denna bestämmelse i sjelfva verket afses att upphäfva 1886 års lag med afseende på hela betjente-klassen.

Det är mot detta — sålunda tolkade — förslag, som jag med min motion önskar inlägga en bestämd gensaga.

Jag tillåter mig då först och främst framhålla, huru antagandet af förslaget skulle beteckna en utomordentligt stor förändring i jernvägspersonalens ställning i fråga om godtgörelse af skada till följd af olycksfall i dess tjänst eller arbete.

Enligt 2 och 3 §§ af 1886 års lag skall det skadestånd, som enligt *Bih. till Riksd. Prot. 1900. 1 Saml. 2 Afd. 2 Band. 56 Häft. (N:o 174.)*

lagen utgår, bestämmas i enlighet med de i strafflagen angifna grunder. Dessa grunder återfinnas i 6 kap. 2 och 4 §§ strafflagen lydande sålunda:

»2 §. I mål, som kroppsskada angå, skall under skadeståndet räknas icke allenast läkarelön och annan kostnad, utan äfven ersättning för hinder eller brist i den skadades näring, för sveda och värk, så ock för lyte eller annat stadigvarande men, om sådant blifvit honom tillfogadt.»

»4 §. Komma maka eller barn efter den, som dödad blifvit, att genom hans frånfälle sakna nödigt underhåll; då skall dem, efter ty, med afseende å så väl den brottsliges tillgångar som andra omständigheter, skäligt pröfvas, tilläggas såsom skadestånd hvad för makan eller barnen tarfvas till dess de sig eljest försörja kunna; och må det skadestånd, efter omständigheterna, sättas att utgå på en gång eller å särskilda tider.»

Härutaf framgår således, att skadeståndet, då ej dödsfall men väl invaliditet följt af olycksfallet, skall utgöra ersättning för

- 1) sveda och värk;
  - 2) lyte eller annat stadigvarande men;
  - 3) brist eller hinder i näring utan begränsning till något visst belopp;
- och att det vid dödsfall skall utgå med det *skäliga* belopp, som för

hvarje särskildt fall pröfvas och fastställles.

Enligt kongl. propositionen skulle deremot ersättning utgå

i händelse af fullständig invaliditet med 300 kronor om året;

i händelse af partiel invaliditet med ett belopp stäldt i proportion till nyssnämnda 300 kronor för full invaliditet;

och i händelse af dödsfall med 60 kronor till begravningshjelp, 120 kronor till enka och 60 kronor till hvarje minderårigt barn intill femton års ålder, dock högst 300 kronor tillhopa.

I största allmänhet kan man således säga, att i händelse af invaliditet kongl. propositionen gifver intet för sveda och värk, intet för lyte samt allenast ett jemnstruket minimum för brist i näring.

Vid dödsfall åter afklipper det kongl. lagförslaget all hänsyn till den affidnes vilkor och hans efterlevandes deraf följande särskilda behof genom att stadga för alla lika, synnerligen lågt tilltagna lifräntebelopp.

Bäst torde olikheten mellan 1886 års lag och Kongl. Maj:ts proposition framträda genom några exempel på hvad efter olycksfall jernvägsbetjente eller deras efterlevande efter nuvarande lagstiftning erhållit och hvad de skulle enligt kongl. propositionen erhålla.

1) Extra banvakten August Wilhelm Dahlqvist, som genom olycks-händelse miste ena benet och led svår skada å det andra, erhöll genom Stockholms rådstufvurätts och Svea hofrätts sammanstående domar (<sup>6</sup>/<sub>3</sub>,  
29/12 1899)

för sveda och värk ..... kr. 500: —  
 för reparation af konstgjordt ben ..... » 33: — om året  
 för lyte och hinder i näring ..... » 720: — » »

Enligt kongl. propositionen skulle han allt som allt hafva erhållit  
 en årlig lifränta stor ..... kr. 300: —

2) Extra stationskarlen Klas Arvid Dahlé förlorade genom olycksfall  
 ena foten och halfva underbenet (= half invalid) samt erhöi genom Stock-  
 holms rådstufvurätts och Svea hofrätts sammanstående domar (<sup>13</sup>/<sub>4</sub> 99,  
<sup>16</sup>/<sub>3</sub> 1900)

för sveda och värk ..... kr. 500: —  
 till reparation af konstgjordt ben ..... » 33: — om året  
 för lyte och hinder i näring ..... » 540: — » »

Enligt kongl. propositionen skulle han inalles hafva fått:  
 en årlig lifränta, som sannolikt bestämts till ..... kr. 150: —

3) Extra stationskarlen Emanuel Nilsson skadade sig genom olycks-  
 händelse, så att högra armen måste amputeras, samt erhöi genom Stockholms  
 rådstufvurätts dom den <sup>19</sup>/<sub>12</sub> 1899:

för sveda och värk samt lyte ..... kr. 1,000: —  
 för hinder i näring ..... » 400: — om året.

Enligt kongl. propositionen skulle han hafva erhållit allt som allt:  
 en årlig lifränta, som förmodligen bestämts till ..... kr. 150: — à 200: —

4) Lokomotivföraren J. E. Ekdahl, som afled genom olyckshändelse,  
 efterlemnande enka och tre barn, hvilka genom Stockholms rådstufvurätts  
 dom den <sup>1</sup>/<sub>3</sub> 1900 erhöi:

enkan ..... kr. 450: — om året  
 hvarje af barnen ..... » 150: — om året till 18 års ålder.

Efter kongl. propositionen skulle enkan och barnen tillsammans hafva  
 erhållit — utom begrafningshjelp 60 kronor — 300 kronor. Således 900  
 mot 300!

5) Kolvakten K. E. Tillberg afled genom olyckshändelse samt efter-  
 lemnade enka och en dotter. Dessa erhöi genom Stockholms rådstufvurätts  
 dom den 30 maj 1899:

enkan ..... kr. 250: — om året  
 dottern ..... » 150: — » »

Svea hofrätt höjde genom dom <sup>22</sup>/<sub>12</sub> 1899 beloppen till:  
 för enkan ..... kr. 300: — om året  
 och för dottern ..... » 200: — » »

Således tillhopa 500 kronor, medan kongl. propositionen allenast skulle  
 gifvit — utom begrafningshjelpen — åt enkan 120 kronor och åt dottern  
 60 kronor. Alltså 500 kronor nu emot 180 kronor efter förslaget!

Dessa siffror äro väl så bevisande, att någon vidare utveckling af, hvilken verkan å jernvägspersonalens hittillsvarande ställning i förevarande hänseende som ett antagande af den kongl. propositionen skulle åstadkomma, ej är erforderlig.

Mig förefaller det emellertid i högsta grad motbjudande, om nu utan vidare ett bredt streck skulle strykas öfver denna personals hittillsvarande rättsställning. En sådan åtgärd synes åtminstone endast kunna förklaras, derest mycket viktiga grunder till stöd derfor kunde förebringas.

Men så är alldeles icke fallet. Ser jag först på anledningen till kongl. propositionens förslag i förevarande hänseende, är den att finna i högsta domstolens yttrande öfver det ursprungliga förslaget, hvilket jemsides med införande af jernvägstrafik bland ersättningspligtiga yrken bibehöll i gällande kraft 1886 års lag.

Högsta domstolens samtliga ledamöter utlät sig härom sålunda:

»I fråga om ersättning för skada, som i följd af olycka vid jernvägs-  
trafiken kan drabba dervid anställda arbetare, finnas redan nu bestämmelser  
i lagen angående ansvar för skada i följd af jernvägs drift. Af 7 och 8 §§  
framgår, att meningen är, det sist nämnda bestämmelser skola fortfarande  
gälla jemte den nya lagen. Då det icke kan anses lämpligt att i särskilda  
lagar meddelas olika bestämmelser om samma sak, synes det vara ound-  
gängligen nödvändigt att, när förevarande lag träder i kraft, den äldre lagen  
upphör att gälla i afseende å den personal, som den nya lagen kommer att  
omfatta.»

Granskar man detta yttrande, finner man således, att högsta domstolen  
har haft den uppfattningen, att »det icke kan anses lämpligt, att i särskilda  
lagar meddelas olika bestämmelser om samma sak», samt att den såsom ett  
medel att förebygga detta verkliga eller förmenta missförhållande angifvit  
utvägen, att »den äldre lagen upphör att gälla i afseende å den personal,  
som den nya lagen kommer att omfatta».

Det är emellertid ej så alldeles gifvet, att den af högsta domstolen  
sålunda antydda utvägen är den enda att afhjelpa hvad samma myndighet  
framhållit såsom en olämplighet.

\* Om högsta domstolen med uttrycket »samma sak» menat olycksfall i  
arbetet och således ansett hvarje speciallagstiftning i det ämnet böra upphöra  
i och med en generel lagstiftnings tillkomst, då är visserligen det antydda  
sättet tillika det enda. Men en sådan tolkning af högsta domstolens yttrande kan  
näppeligen vara origtig, alldenstund den i närmast föregående punkt förordar  
vissa bergnings- och dykarearbetares undantagande från nu ifrågasatta generella  
lagstiftning, därför att de mera synas tillhöra sjömännens kategori, för hvilken  
en särskild lagstiftning är att förvänta.

Tydligt har således högsta domstolen med sitt anförda yttrande ingalunda velat fördöma hvarje speciallagstiftning i olycksfallsfrågan. Hvad den afsett kan i sjelfva verket endast vara, att man ej bör i olika lagstiftningar meddela bestämmelser af olika innehåll, hvilka skulle kunna blifva tillämpliga för ett och samma olycksfall, något som dock skulle blifvit följden af det ursprungliga förslaget.

Men om denna tolkning erkännes riktig, blifver resultatet, att det af högsta domstolen uppställda önskemål kan vinnas ej allenast på det sättet, att 1886 års lag upphäfves i fråga om den personal, som skulle komma under den nya lagstiftningen, utan äfven på det sättet, att denna lag bibehålles till dess nuvarande verkan, men att deremot de fall, som komma att hänföras under densamma, undantagas från bedömande efter den nya lagstiftningen.

För detta sätt att ordna saken finnas ock tungt vägande skäl.

Öfverhufvud är det väl en bland de utvägar, som staten sist af alla bör tillgripa, att utan vidare annullera rättigheter och förmåner, som en gång skänkts en klass eller en grupp af i öfrigt föga gynsamt lottade samhällsmedlemmar.

Allra minst bör väl en sådan åtgärd ifrågakomma, när man alls ej från deras sida, hvilka haft att bära de mot sådana rättigheter svarande skyldigheter, hört klagomål öfver dessa skyldigheter.

Och hvarken från kongl. jernvägsstyrelsen eller från de enskilde jernvägsbolagens sida ha klagomål försports i sådan riktning, än mindre någon utredning förebragts derom, att 1886 års lag skulle belasta jernvägsrörelsen med för tunga bördor.

Till dessa mera allmänna skäl komma i förevarande fall talande särskilda grunder för att ej beröfva jernvägspersonalen dess jemförelsevis förmånliga ställning.

Sålunda är jernvägsbetjeningens yrke en särdeles farlig verksamhet. Visserligen finner man vid en forskning i den af Hj. Gullberg utgifna olycksfallsstatistiken för år 1897, att vissa yrken haft att uppvisa en ännu större olycksfallsprocent. Det torde dock med skäl kunna ifrågasättas, huruvida denna omständighet bevisar, att dessa yrken äro farligare. Den kan också utgöra ett tecken på att jernvägspersonalen intar ett särdeles framstående rum bland den kroppsarbetande klassen i afseende på nykterhet, rådighet och personlig duglighet.

Måhända bör äfven framhållas såsom en icke oväsentlig synpunkt, då det gäller frågan att nedtrycka jernvägspersonalens ställning, att på denna personals ansvarsfulla pligtutöfning beror i osedvanligt hög grad andra människors säkerhet till lif och lem. Och då all erfarenhet visar, att ingenting är så egnadt att bibehålla en dylik pligtutöfning vid en hög nivå, som att

i möjligaste mätto befria den dermed betrodde från tyngande bekymmer och missnöje med sitt kall, må det väl med skäl frågas, om det vore väl betänkt, att med ett penndrag tillintetgöra hvad som hittills utgjort en ljuspunkt i jernvägspersonalens af ständigt hotande eller lurande faror uppfyllda lif: deras jemförelsevis gynsamma ställning vid kroppsskada genom olycksfall.

Mot att låta denna ställning kvarstå orubbad har jag egentligen endast hört ett skäl anföras, nemligen att, i händelse en generel lagstiftning om ersättning för olycksfall i arbetet genomfördes, hvilken medgäfve godtgörelse till långt mindre belopp än hvad lagen af 1886 gör, denna lag skulle komma att verka såsom en »sprängkil» i förhållande till den nya lagstiftningen, i det att såsom grund för höjandet af deri medgifna belopp skulle anföras jernvägspersonalens gynnade ställning.

Detta argument synes mig emellertid synnerligen dåligt.

För det första är det svårt att förstå, hvarför 1886 års lag, som i lång tid bestått, utan att man med någon synbar förkärlek sökt begagna den såsom någon häfstång till genomdrifvande af en allmän lagstiftning, skulle, i händelse en sådan lagstiftning komme till stånd, i tid och otid användas såsom vapen mot denna.

Men vidare: äfven om nu så skedde, är det icke allt för orimligt att för syftmålet att förekomma angrepp mot en ny lagstiftning, som skänker vissa ytterst knappt tillmätta förmåner åt en samhällsklass, vilja slopa en äldre lagstiftning, som skänkt skäliga förmåner åt en viss grupp inom denna klass, änskönt denna äldre lagstiftning i och för sig alls ej framkallat några anmärkningar?

Då det sålunda ur alla synpunkter synes mig gifvet, att 21 § i kongl. propositionen icke bör godkännas, men å andra sidan ett fullständigt utslutande af jernvägstrafik från de ersättningspligtiga yrkena näppeligen låter sig göra, enär 1886 års lag allenast rör olycksfall till följd af »jernvägs drift», under hvilket uttryck antagligen icke kunna hänföras alla de slag af olycksfall i arbete, som kunna träffa de i jernvägs tjänst eller arbete anställda personer, tillåter jag mig hemställa,

*att*, i händelse den ifrågavarande kongl. propositionen skulle komma att af Riksdagen antagas, det måtte ske med sådan ändring i densamma, att samtliga bestämmelser i lagen angående ansvarighet för skada i följd af jernvägs drift den 12 mars 1886 må varda bibehållna vid gällande kraft.

Såsom en gifven följd af hvad jag anført hemställer jag naturligtvis också,

*att, derest en allmän lagstiftning angående godtgörelse för olycksfall i arbetet skulle af Riksdagen beslutas i annan form än genom ett bifall till den kongl. propositionen — exempelvis genom antagande af den utaf herr E. Fränckel väckta motionen — sådant jemväl må ske med upprätthållande af bestämmelserna i nyssnämnda lag af den 12 mars 1886.*

Stockholm den 31 mars 1900.

*Karl Staaff.*

---